

指数达2008年第2季度以来的最高水平。二是石油价格高位支撑。前不久高盛作出预测,随着全球经济复苏继续强化需求,会吸引库存和欧佩克剩余产能重新回到市场,2010年石油供需之间的平衡将继续收紧,石油价格将会达到每桶99美元。三是东南亚天然橡胶主产区产量难以大幅增产。由于干旱一定程度上冲减了开割面积增加的影响,虽然天然橡胶不会严重减产,但也难以大幅增产。在国内经济提速和世界经济复苏的大背景下,整体橡胶需求恢复速度将快于产量增长水平,这有利于消化前期过量库存。保持整体供求关系大体平衡。四是生产成本的提高。无论是天然橡胶还是合成橡胶,都面临一个成本明显增加的局面,比如人工费用、电力费用、物流费用等。

今后需要关注人民币升值的双重作用。虽然

人民币升值可以降低各类橡胶的进口成本,但却因此增加了境外产品的价格竞争力,我国大规模的购买力,又会推高国际市场价格。

当然,我们也要在橡胶行情扬升过程中,关注一些“利空”因素的积累和影响。除了前面所提到的人民币升值、加息对于行情的短期冲击外,还要关注以下几点:一是中国汽车产销量连续一段时期保持很高水平后,最近汽车库存出现增加,也会对于橡胶轮胎消费产生一些负面影响;二是西南旱情推高价格因素的提前消化;三是橡胶价格已经突破前期高点,投资者账面浮动盈利丰厚,落袋为安的操作也使得橡胶行情阶段性回调压力增加。因此,贸易商和投资者都要关注市场风险的积累,掌握投机节奏,防范可能出现的阶段性回调风险。

印度轮胎短缺 汽车企业被迫减产

2010年2月19日起,印度商务部对从中国、泰国进口的商用车子午线轮胎加征反倾销税,这一决定导致印度国内市场上子午线轮胎供应不足,多家汽车公司的商用车生产线被迫减产。

印度塔塔汽车公司商用车部表示,2010年1~2月印度大部分厂家都遭遇轮胎短缺这一生产瓶颈,为此塔塔商用车不得不减产5%~10%。目前塔塔公司正与轮胎供应商讨论解决办法。印度另一家商用车生产商AshokLeyland则表示,印度政府限制中国轮胎进口后,其汽车产量已减少了20%。

近年来,印度汽车市场发展迅速,但是受制于轮胎供应,众多汽车生产企业只能干着急。印度汽车生产协会主任迪利普·切诺伊无表示,印度国内轮胎企业的扩展速度无法满足汽车业的需求,如今轮胎进口又受到限制,汽车生产企业除了减产别无选择。

据悉,印度国内汽车轮胎业已形成“卡特尔”(垄断组织),对内操控价格保证盈利空间,对外则积极向政府施加压力,排斥进口轮胎并利用多种手段压制其市场份额。

早在2008年,印度垄断和限制贸易行为委员

会就曾指出印度五大轮胎生产厂商正以寡头形式进行运作,以此减少必要的市场竞争。为此,该机构曾建议不要限制进口子午线轮胎,因为无论是生产能力还是生产技术,印度企业仍相当欠缺。

据介绍,印度子午线轮胎生产能力一直远低于世界平均水平,目前其轮胎子午化率仅为9%,而中国是70%,巴西是72%,世界平均水平也达到65%。

目前,印度阿波罗轮胎、JK轮胎和工业、Birla轮胎等主要轮胎企业都准备加大子午线轮胎投资,而国际轮胎巨头米其林公司近期也宣布计划在印度钦奈投资400亿卢比(1美元约合46卢比)设厂生产子午线轮胎。阿波罗轮胎公司印度区总裁莎尔玛坦言,即便国内外轮胎厂商增加对子午线轮胎的投资,未来3年印度国内轮胎子午化水平最高也只能达到25%!

业内人士表示,与印度轮胎业“卡特尔”做生意非常困难,因此几乎所有汽车生产商都欢迎进口。印度对从中国进口的商用车子午线轮胎征收反倾销税后,轮胎进口量确实减少了很多,市场供不应求是可以预料的,印度市场深受其害,因为印度国内的轮胎生产能力远远低于世界平均水平。据了解,印度的全钢子午线轮胎生产基本没有,尼龙价格又特别高,生产轮胎的成本远远高于中国。

朱永康